



【特許請求の範囲】

【請求項1】 車両側に固定されるロアレールと、該ロアレール上を摺動可能なアッパレールと、該アッパレールの上部に移動可能且つシートクッショングが固定される上下可動部材と、該上下可動部材に対して回動可能且つシートバックが固定される回動部材と、該回動部材の回動を規制する第1ロック部材と、該第1ロック部材を係脱可能にする第1操作部材と、前記上下可動部材の上下移動を規制する第2ロック部材と、該第2ロック部材を係脱可能にする第2操作部材と、凹部を有し前記第1ロック部材及び前記第2ロック部材が前記凹部に配設されるプレート部材と、前記第2ロック部材が收められる凹部を有し前記アッパレールに軸支され回動可能且つ前記プレート部材と前記上下可動部材との間に配設される第1リンク部材と、該第1リンク部材の回動に追従し一端が前記アッパレールに軸支され、他端が前記上下可動部材に軸支された第2リンク部材とを備え、前記回動部材と前記第1リンク部材とを前記プレート部材と前記上下可動部材とで挟み込み、幅方向の動きを規制したことを特徴とするシート上下装置。

【請求項2】 前記第2リンク部材は少なくとも複数の部材よりなり、長穴を有した直線部材と、形状が曲がった屈曲部材よりなることを特徴とする請求項1に記載のシート上下装置。

【請求項3】 前記第2リンク部材は、一端が直線部材と屈曲部材を共に軸支され、他端が前記屈曲部材の有する2つの穴の穴間距離よりも長い長穴で共に軸支されることを特徴とする請求項2に記載のシート上下装置。

【請求項4】 前記アッパレールに対し前記上下可動部材を上方向に付勢する付勢部材を更に備えたことを特徴とする請求項1に記載のシート上下装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、シート装置に関するものであり、特に、リクライニング機構とシート上下機構を備えたシート上下装置に係わるものである。

【0002】

【従来の技術】 従来、車両シートの上下装置は、シートクッショング及びシートバックの連結部にアッパレールとロアアームにロアギヤと第1リンク部材とにより構成される第1リンク機構を構成し、アッパレールとロアアームと第2リンク部材とクッショングフレームとにより第2リンク機構を構成して、シートバックがリクライニング角を保持したままシートクッショングが上下動するよう、第1リンク機構と連結するシートバックと、第2リンク機構とを連結するシートクッショングが連動するようにしたもののが特開平6-127295号公報に開示され

ている。

【0003】

【本発明が解決しようとする課題】 しかしながら、上記に示した従来技術のものは、シートクッショングの上下機構をロックするポールとラチェットは外歯により構成され、シートクッショング側に設けられるロアアームにラチエットが固定され、アッパアームに軸支された回動可能になった操作レバーの回動に伴い、操作レバーに設けられたガイド穴に沿ってポールが移動するようになっており、操作レバーを上方に回動させることにより、ポールとラチェットの噛合を解除することによりシートを上下動させるものであるが、後方からの衝突時にはシートの着座者の荷重がシートバックに入るために、ポールとラチエットの噛合が外歯で噛み合っていると、シートは荷重を受けシート全体が衝突時の大きな荷重によりねじれが発生し、衝突時の荷重に対しての耐衝撃構造が十分に設けられていないため、ポールとラチエットの噛み合いかずれ、噛合が十分に耐えることができない恐れがある。また、上下装置のシートクッショングの前部を支える第2リンク機構では衝突時の荷重を吸収する構成になつてない。

【0004】 そこで、本発明は、シートの上下装置において、衝突時にかかる荷重に対して十分に耐えることのできる装置を提供することを技術的課題とする。

【0005】

【課題を解決するための手段】 上記の技術的課題を解決するために報じた技術的手段は、車両側に固定されるロアレールと、該ロアレール上を摺動可能なアッパレールと、該アッパレールの上部に移動可能且つシートクッショングが固定される上下可動部材と、該上下可動部材に対して回動可能且つシートバックが固定される回動部材と、該回動部材の回動を規制する第1ロック部材と、該第1ロック部材を係脱可能にする第1操作部材と、前記上下可動部材の上下移動を規制する第2ロック部材と、該第2ロック部材を係脱可能にする第2操作部材と、凹部を有し前記第1ロック部材及び前記第2ロック部材が前記凹部に配設されるプレート部材と、前記第2ロック部材が收められる凹部を有し前記アッパレールに軸支され回動可能且つ前記プレート部材と前記上下可動部材との間に配設される第1リンク部材と、該第1リンク部材の回動に追従し一端が前記アッパレールに軸支され、他端が前記上下可動部材に軸支された第2リンク部材とを備え、前記回動部材と前記第1リンク部材とを前記プレート部材と前記上下可動部材とで挟み込み幅方向の動きを規制した。

【0006】 上記の構成により、回動部材と第1リンク部材とをプレート部材と上下可動部材とで挟み込み幅方向の動きを規制したので、衝突時には1ロック部材及び第2ロック部材が幅方向にずれることはなくなり、耐衝撃性が向上される。

【0007】より好ましくは、第2リンク部材は少なくとも複数の部材よりなり、長穴を有した直線部材と、形状が曲がった屈曲部材よりなるようにすることで、衝突時には衝突時に発生する荷重により屈曲部材は直線状に延び、衝撃時の荷重が第2リンクで吸収されるようになることが可能である。

【0008】この場合、第2リンク部材は、一端が直線部材と屈曲部材を共に軸支され、他端が屈曲部材の有する2つの穴の穴間距離よりも長い長穴で共に軸支されるならば、屈曲部材が直線状に延びたときに、もう一方の直線部材の長穴がストップとして機能する。

【0009】更には、アップレールに対して上下可動部材を上方に付勢する付勢部材を更に備えれば、第2ロック部材の規制が解除されたときにシートクッションは自動的に立ち上がる。

#### 【0010】

【発明の実施の形態】以下、図面を参照して説明する。

【0011】図1は、シートの片側のみを示した組付け図であり、この図を参照して説明する。尚、以下に述べるシートの機構はシートの両側に存在するがここでは片側のみを説明する。

【0012】最初に、シートストライド機能について述べる。ロアレール11は、プラケット11b, 11cを介して車両のフロア4に固定される。ロアレール11は上方に開口を有する断面形状がU字形状で上部の端部が内側に曲がった形状を呈しており内側に曲がった部分には複数の突起部11aを有している。このロアレール11に断面形状が逆T字形状を呈したアップレール12がロックレバー17と共に挿通される。この時、ロックレバーの係合部17bはアップレール12に設けられた長穴12eに挿通されている。アップレール12の下側にはローラとボールを備えサブアッシー化されサポート15が設けられ、ローラ15aの回転によりアップレール12はロアレール11の内部上で摺動が可能となっている。このアップレール12は側部にはロックレバー17が設けられ、このロックレバー17は2つの対向するフランジ17f, 17gをもっている。フランジ17fは操作レバー19が挿通される長穴17h、フランジ17gには穴17iがあり、後部はL字型に曲がった係合部17bに係合穴17aを有している。ロックレバー17は穴17c, 17dを有し、穴17dにはピン16が通されアップレール12の穴12aにかしめられている。反対側に設けられるトーションスプリング18は一端がアップレール12に設けられた突部12cに係止される。他端は湾曲状になっており段付リベット20によりアップレール12の長穴12bを介してロックレバー17の穴17cに挿通され、かしめられている。この段付リベット20の下側からトーションスプリング18がかけられることによりロックレバー17は軸17dに対して反時計方向に付勢されるので、係合部17bの有する

係合穴17aはロアレール11に設けられた突起部11aに係合することになり、ロアレール11に対してアップレール12の動きが規制される。

【0013】ロックレバー17の前部に設けられたフランジ17f, 17gには操作レバー19が挿入される。この操作レバー19の端部19bはテーパ状に切断されており、長穴17h及び穴17iに挿入されるときに挿入し易くなっている。操作レバー19が長穴17h及び穴17iに挿入された後、ワイヤスプリング22をフランジ17f, 17gにかけ操作レバー19が抜けることを防止する。この場合、ワイヤスプリング22は操作レバー19の端部に切れを設け、そこにワイヤスプリング22を掛けなければ抜け防止が可能である。

【0014】この操作レバー19を上方に持ち上げればロックレバー17は軸17dを中心として図1に示す時計方向に回動し、ロアレール11と係合する係合部17bの係合穴17aから突起部11aの係合が外れ規制が解除され、アップレール12はロアレール11に対して摺動することが可能になる。その後、操作レバー19の操作を解除すればトーションスプリング18の付勢によりロックレバー17は反時計方向に回動し、ロックレバー17の係合穴17aとロアレール11の突起部11aは再び係合する。このため、ロアレール11に対するアップレール12の動きは規制される。

【0015】次に、リクライニング機構5について説明する。

【0016】シートリクライニング機構5は、図6に示されるシートクッション2が固定されるリフタロアーム30と、リフタロアーム30に固定されるロアーム40と、ロアーム40に対して回転軸91を中心回動自在、且つシートバック3が固定されるアップアーム21と、アップアーム21とロアーム40との回動を規制するポール（ロック部材）60、ポール60に動きを制限するカム部材70と、カム部材を操作する操作レバー90により構成されている。

【0017】ロアーム40は、図4に示されるように上方の部分にアップアーム21との合わせ面に突出する円弧状凸部34aを備えている。この円弧状凸部34aにはアップアーム21に設けられた凹部34bが対応している。凹部41は図1に示されるように長方形部47と半円部41aからなり、半円部41aは回転軸91が通る穴43を中心として周壁にカム面49を有している。回転軸91の上方に設けられた円弧部分21gは穴43の中心と同心の円弧をなす。

【0018】アップアーム21は、ロアーム40の凹部41と対向する凹部21cをもち、凹部21cは図3に示されるように、扇状部21bと半円部21hとからなり、半円部21hにはロアーム40の凸部34aを受ける凹部34bが円弧状21gとなり、この円弧の中心は回転軸91の穴90bと同心となっている。

【0019】図4に示されるロアアーム40の円弧部分の円弧状凸部34aはアップアーム21の円弧状凹部34bと半円部21hの上部に半抜きで形成されて枢着されている。これによって、両アーム（ロアアームとアップアーム）21, 40間の相対的回転の案内と軸受機能を果たす。

【0020】アップアーム21の凹部21cの扇状部21bの下側に同じく半抜き形成されたラチエット部60bを設ける。

【0021】ロアアーム40の凹部41の長方形部47内にポール60を摺動自在に配設する。このポール60の中心近傍にピン60cを嵌着させ、ピン60cをロアアーム40の凹部41内の穴46の中に延在させる。ポール60の歯60hはラチエット部60bの歯と係脱自在とする。ロアアーム40の凹部41の半円部41a内にカム部材70を配設する。このカム部材70は、ポール60のカム面60aと摺接するカム面70bと、半円部41aのカム面49に摺接するカム面70aとを有し、回転軸91に対しカム内部に設けられた2面幅を有する穴70cを介して結合され、回転軸91の回転に追従して回転動作を与えるものである。

【0022】尚、このポール60とカム部材70は、図4から明らかなように、略半分をアップアーム21の凹部21c内に、残り半分をロアアーム40内に位置させている。

【0023】両アーム21, 40の穴21d, 43及びカム部材70の穴70cを貫通する回転軸91を操作レバー90を介し円弧状の突片38a, 38bが設けられたブラケット38、ロアアーム40、カム部材70、アップアーム21に対して挿通し、リング61を回転軸91の係止部91bに嵌め嵌着させる。この場合、操作レバー90は2面幅を有した穴90bをもち、この穴90bに回転軸91の2面幅の部分が係合し、操作レバー90の回動動作はカム部材70に対して回動動作を与える。この場合、操作レバー90のカム長穴90aにポール側に取付けられたピン60cを通すことで、操作レバー90の操作によりポール60が動く。

【0024】シートバックを前倒しさせるためにスパイラルスプリング93が用いられている。このスパイラルスプリング93の一端93aをアップアーム21に固定される係止部材99の突片99cに係止させ、他端93bをブラケット38の突片の端部38aに係止させる。また、スパイラルスプリング92は、操作レバー90を常時図3に示される位置（カム部材70によりポール70の歯60hがラチエット部60bと噛合する位置）に保持するものであり、スパイラルスプリング92は操作レバー90とブラケット38の突片の端部38bに係止される。スパイラルスプリング92は、一端92bはブラケット38の突片38aに引っ掛かり、他端92aは図示しない操作レバー90の突片に係止される。

【0025】ロアアーム40の凹部41内に収められたポール60及びカム部材70の厚み（板厚）の略半分はアップアーム21の凹部21c内に入っている。凹部21c, 41の両側面が、扇状部21bの側面21aと対向し、アップアーム21のロアアーム40に対する回転角が規定値以上になろうとすると、ポール60の径方向の側面が扇状部21bの側面21aまたは21fに当接し、アップアーム21の回転角が規制される。

【0026】次に、リクライニング機構5の作動について説明する。

【0027】図3の状態において、操作レバー90を回転軸91に対して時計方向にスプリングの付勢力に抗して回動させると、操作レバー90と2面幅をもって固定関係にある回転軸91が回転し、カム部材70が回転する。このとき、カム部材70のカム面70a, 70bはカム面60a, 49との摺接関係を変え、ポール60の回転軸方向へ移動を可能にしている。

【0028】一方、操作レバー90の回動はポール60に設けられたピン60cが操作レバー90のカム長穴90aまで延在していることにより、このカム長穴90aに沿って径方向及び径方向に移動させるので、ピン60cと一緒にポール60が回転軸方向へと移動することになり、結果として、ポール60の歯60hとラチエット部60bの歯の噛合は外れ、アップアーム21とロアアーム40とのロック関係が解除され、アップアーム21がスパイラルスプリング93の付勢力により前倒しが可能となる。また、この付勢力に抗して後ろに倒すことで後倒しが可能になり、シートバック3を任意の位置に動かすことが可能になる。

【0029】この場合、アップアーム21の前倒しと後倒し可能な最大角度は、ポール60の側面がアップアーム21側に設けられた側面21aまたは21fに当接する範囲で決まる。

【0030】その後、アップアーム21、即ちシートバック3を好みの位置へと移動させ操作レバー90の回動動作を解除すると、ピン60cがカム長穴90aに案内されてポール60をラチエット部60b方向へ戻る。この時、カム部材70も回動させるので、ポール60の歯60hとラチエット部60bの歯が再び噛合し、両アーム21, 40をロック状態とする。このようにして、両アーム21, 40は任意の位置でロックされることになる。

【0031】次に、シート上下機構6について説明する。このシート上下機構6は、基本的にはリクライニング機構5を応用したものである。

【0032】シート上下機構6は、シートクッション2が固定されるリフタロアーム30と、リフタロアーム30に固定されるロアアーム40と、ロアアーム40に対して回転軸95を介して回動自在で、且つアップレール12に対して回動可能でありリフタロアーム30

を上下移動させるリフタリンク 80 と、ロック部材となるポール 82、ポール 82 に動きを制限するカム部材 81 と、カム部材 81 を操作する操作レバー 96 と、リフタロアーム 30 を前部で支持するリンク 35, 36 により主に構成されている。

【0033】ロアアーム 40 は、リクライニング機構 5 の構成に加えて、下方の部分にシート上下機構 6 のリフタリンク 80 との合わせ面に突出する円弧状凸部 40h を備えている。この円弧状凸部 40h にはリフタリンク 80 に設けられた円弧状凹部 80i が対応している。ロアアーム 40 の凹部 42 は、長方形部 48 と半円部 40e からなり、半円部 40e は回軸 95 が通る穴 45 を中心として周囲にカム面 40d を有している。回軸 95 の上記に示した円弧状の部分は穴 45 の中心と同心の円弧をなす。

【0034】リフタリンク 80 は、ロアアーム 40 の凹部 42 と対向する凹部 80c を備えている。リフタリンク 80 の凹部 80c は図3に示されるように、扇状部 80d と半円部 80e とからなり、半円部 80e には円弧状長穴 80h が形成されている。

【0035】図5のシート上下機構 6 の断面図に示されるように、ロアアーム 40 の回軸 95 の下方に設けられる円弧状凸部 40h は、リフタリンク 80 の円弧状凹部 80i (図5参照) と、半抜き形成されて互いに重ね合わせられ、周方向に摺動可能となっている。これによって、ロアアーム 40 とリフタリンク 80 間の相対的回転の案内と軸受機能を果たす。

【0036】また、図3に示されるように、同じくリフタリンク 80 の凹部 80c の扇状部 80d とラチェット部 82a が、半抜き形成して設けられている。

【0037】ロアアーム 40 の凹部 42 の長方形部 48 内にポール 82 を摺動自在に配設する。このポール 82 の中心近傍にピン 82b を嵌着させ、ピン 82b をロアアーム 40 の凹部 42 内の穴 44 を介して延在させ、ポール 82 の歯 82d はラチェット部 82a の歯と係脱自在とする。ロアアーム 40 の凹部 42 の半円部 80e 内にカム部材 81 を配設する。このカム部材 81 は、ポール 82 のカム面 82c と摺接するカム面 81b と、半円部 80e の周壁にはカム面 81a を有している。

【0038】リリーズプレート 37 は、ポール 82 に取付けられたピン 82b が通るカム長穴 37b と、回軸 95 が挿通される2面幅を有した穴 37a、及び、操作レバー 96 の動きを伝えるロッド 33 がピン 52 により連結される穴 37c を有している。

【0039】ポール 60 とカム部材 81 は、図5から明らかなように、略半分をリフタリンク 80 の凹部 80c 内に、残りの部分をロアアーム 40 内に位置させている。

【0040】回軸 95 は、リリーズプレート 37 の2面幅を有した穴 37a、ロアアーム 40 の凹部 42 に設

けられた穴 45、カム部材 81 の穴 81j、リフタリンク 80 の凹部 80c の穴 80j に挿通された後、回軸 95 の係止部 95c にリング 62 を嵌着している。この場合、回軸 95 は2面幅部 95b を有し、この2面幅のためにリリーズプレート 37 とカム部材 81 は一体動作する。

【0041】操作レバー 96 の回動動作は、穴 96a でピン 54 により固定されたロッド 33 によりリリーズプレート 37 に伝えられることによりリリーズプレート 37 は回軸 95 が通る軸を中心に回動し、この回動によりカム長穴 37b の作用でピン 82b が固定されたポール 82 が移動すると共に、カム部材 81 に対して回動動作を与えるものである。

【0042】スパイラルスプリング 94 は、カム部材 81 をポール 82 の歯 82d がラチェット部 82a と噛合するように付勢したものであり、このスパイラルスプリング 94 の一端 94a はリフタリンク 80 に嵌め込まれるリベット 97 リベット 97 に係止される。スパイラルスプリング 94 の他端 94b は回軸 95 の先端に設けられたスリット 95a に嵌め込む。このようにすることで、ポール 82 とラチェット部 82a の噛合がスパイラルスプリング 94 の付勢力で保持できる。

【0043】また、リフタロアーム 30 は後方に段差となる湾曲部 31, 32 が設けられ、この湾曲部 31 にはリフタリンク 80 が、また、湾曲部 32 にはロアアーム 21 が配設され、リフタロアーム 30 とロアアーム 40 と共にピン 50, 51 によりかしめられているため、リクライニング機構 5 のポール 60 とラチェット部 60b 及びシート上下機構 6 のポール 82 とラチェット部 82a の噛合がシートの幅方向にずれないものとなる。つまり、このように内部に歯をもった内歯形状を有するリフタリンク 80 とアッパーム 21 をリフタロアーム 30 とロアアーム 40 で挟みこむことにより、衝突時に大きな荷重がシートに作用した場合でも、ロック部が挟みこまれているためにリクライニング機構 5 のポール 60 とラチェット部 60b の噛合、及びシート上下機構のポール 82 とラチェット部 82a の噛合が外れることはない。

【0044】この場合、ロアアーム 40 の凹部 42 内に収められたポール 82 及びカム部材 81 の厚み (板厚) の略半分はリフタリンク 80 の凹部 80c 内に入っている。凹部 42, 80c の両面が、リフタリンク 80 の扇状部 80d の側面 80f または 80g と周方向で対向しており、リフタリンク 80 のロアアーム 40 に対する回転角が規定値以上にならうとすると、ポール 82 の径方向の側面が扇状部 80d の側面 80f または 80g に当接するため、リフタリンク 80 の回転角が規制される。

【0045】リフタリンク 80 は前部に2面幅 80a を有する穴 80a が設けられており、そこに左右の機構をつなぐロッド 55 の端部 55a が差し込まれる。この場

合端部 55a にも 2 面幅が設けられていると共に、端部 55a の先端にはねじが設けられている。更に、端部 55a はアップレール 12 の穴 12d に通りナット 57 により固定される。リフタリンク 80 の 2 面幅 80a によりロッド 55 とリフタリンク 80 は一体となって回動し、アップレール 12 に対してリフタリンク 80 は回動が可能になる。

【0046】また、リフタロアーム 30 の前部にはリンク 35, 36 が重ねて設けられ、リフタリンク 80 の回動に追従して穴 35a, 36a を中心に回動する。このリンク 35 は穴 35a と長穴 35b を有する直線状のものであり、また、リンク 36 は穴 36a, 36b をもった屈曲形状のものである。このリンク 35, 36 の長さ関係は、屈曲したリンク 36 の穴 36a と 36b の長さを L1 とし、直線のリンク 35 の穴 35a から長穴 35b 端部までの長さは  $L1 + L2$  とする。つまり、長穴 35b をリンク 36 の穴間の長さ L1 よりも L2 分だけ長くとる。この場合、リンク 36 の形状はこの形状に限られるものではなく、図 10 に示されるような屈曲した形状でもよい。

【0047】リンク 35, 36 の穴 35a, 36a は、ピン 56 によりアップレール 12 の断面 Y 状になった部分に回動可能な状態でかしめられ、長穴 35b, 穴 36b はピン 58 によりリフタロアーム 30 の前部の穴 30a に回動可能な状態でかしめられる。

【0048】スプリング 59 は軸方向にひねられており、一端 59b はアップレール 12 の穴 57a に通され引っかけられた後、他端 59a はロッド 55 の他端側に設けられた係止部 55c の溝 55d, 55e に係止されることにより、リフタロアーム 30 は上方に付勢される。つまり、シート上下機構 6 のポール 82 とラチェット部 82a との噛合が操作レバー 96 の回動により外れるとスプリング 59 の付勢によりシートクッション 2 が上方に持ち上げられる（図 7, 図 8 参照）。

【0049】更に、左右に設けられたリクライニング機構 5 及びシート上下機構 6 に操作レバー 90, 96 の回動動作を伝えるために、リクライニング機構 5 の回転軸 91 の先端 91c にはセレーションが設けられており、端部 53a の内部にセレーションが設けられたシャフト 53 が挿通され、反対側のリクライニング機構に動きを伝える。また同様に、シート上下機構 6 の回転軸 95 の先端 95d にはセレーションが設けられており、端部 54a の内部にセレーションが設けられたシャフト 54 が挿通され反対側のシート上下機構に動きを伝える。

【0050】次に、シート上下機構 6 の作動について説明する。

【0051】操作レバー 96 を回転軸 95 に対して図 1 に示す時計方向に回動させると、操作レバー 96 の回動により、操作レバー 96 に接続されるロッド 33 がシート前方に引っ張られることにより、レリーズプレート 3

7 は回転軸 95 に対して反時計方向に回動する。この回動によりレリーズプレート 37 の 2 面幅を有する穴 37a とカム部材 81 が周方向に回動する。こうして、カム部材 81 のカム面 81b とポール 82 のカム面 82c の係合が外れ、ポール 82 は軸方向への動きが可能となる。また、この動作と共に、レリーズプレート 37 が有するカム長穴 37b の作用によりポール 82 が軸方向に引っ張られポール 82 の歯 82d とリフタリンク 80 のラチェット部 82a の噛合が解除される。その結果、スプリング 59 の上方への付勢により自動的にリフタロアーム 30 は上方に持ち上げられ、リフタリンク 80 は 2 面幅 80a をもつ回転軸を中心に回動してシートクッション 2 は上方に上がることになる。この移動動作によりリフタロアーム 30 に回動可能になっているリンク 35, 36 も同時に回動を行う。

【0052】つまり、操作レバー 96 の回動はポール 82 に取付けられたピン 82b がレリーズプレート 37 のカム長穴 37b まで延在していることにより、このカム長穴 37b に沿って移動するので、ピン 82b と一体のポール 82 が移動し、結果として、ポール 82 の歯 82d とラチェット部 82a の歯の噛合は外れ、リフタリンク 80 とロアーム 40 とのロック関係が解除されることにより、リフタリンク 80 がスプリング 59 の付勢によりシートクッション 2 の上下移動が可能となる。

【0053】その後、リフタリンク 80、即ちシートクッション 2 を好みの位置へと移動させ操作レバー 96 の回動動作を解除すると、ポール 82 に取付けられたピン 82b がカム長穴 37b に案内されてポール 82 をラチェットと噛合する方向へ戻すと共に、スパイラルスプリング 94 の付勢によりカム部材 81 を回動させるので、ポール 82 の歯 82d とラチェット部 82a の歯が再び噛合し、ロック状態とする。このようにして、シートの上下移動が可能になる。

【0054】この構成において、特に後方からの衝突が発生した場合には、シートパック 3 にかかる大きな荷重はリクライニング機構 5 のポール 60 とラチェット部 60b の噛合部分（ロック部分）及びリフタ機構 6 のポール 82 とラチェット部 82a の噛合により受けになるが、このロック部分は内歯形状となっており、アップアーム 21、ロアーム 40、更にはリフタロアーム 30 の湾曲する部分でロック部分が挟まれ、ピン 50, 51 によりかしめられていることから幅方向にずれる動きが規制され、ロック部分での両者の噛合が外れることはない。

【0055】また、シート装置にシート上下機構 6 を設けても、リフタロアーム 30 の前方にはリンク 35, 36 が設けられているため、後部からの衝突が発生した場合でも、車両側のアップレール 12 に対しリフタロアーム 30 が後方に動くため、屈曲したリンク 36 が衝撃時の荷重により直線状に延び、荷重を吸収する。この

場合、延びをもう一方の直線状のリンクの長穴 35 b により吸収して、長穴 35 b の端部で延びを止めることから、長孔 35 b はストッパーとしても機能し、耐衝撃性を向上させることができる。更に、リンク 35, 36 の有する穴 35 a, 35 b でシートクッショング 2 の前部は確実に支持される。

【0056】更にその上、ロアアーム 40 に対してリクライニング機構 5 及びシート上下機構 6 のポール 60, 82 とカム 70, 81 を一緒に収める凹部 41, 42 を一枚の部材上に設けたことにより、部品点数の削減も可能になる。

#### 【0057】

【効果】本発明によれば、アッパアームとリフタリンクとをロアアームとリフタロアアームとで挟み込み、ロック部の幅方向の動きを規制したので、衝突に対してリクライニング機構及びシート上下機構のポールとラチェットの噛合が幅方向にずれ噛み合わなくなることが防止でき、シート上下装置の耐衝撃性が向上する。

【0058】シート上下機構の作動に連動して動くリンクは、複数から成り長穴を有した直線状のリンクと、形状が曲がった屈曲状のリンクより構成すれば、車両が衝突した場合、衝突時に発生する荷重により屈曲状のリンクは直線状に延びることで、衝撃時の荷重がリンクで吸収されるようにすることができる。

【0059】この場合、直線状のリンクと屈曲状のリンクの一端を共に軸支し、他端が屈曲部材のもつ2つの穴の穴間距離よりも長い長穴で軸支すれば、屈曲状のリンクが直線状に延びたときに、もう一方のリンクの長穴が延びを抑えるストッパーとして機能する。

【0060】更には、シートクッショングを上方向に付勢するスプリングを設けたことにより、シート上下機構のポールとラチェットの噛合が解除されれば、シートクッショングは自動的にもち上がるようになることができる。

#### 【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の一実施形態におけるシートの片側の組付け図である。

【図2】 本発明の一実施形態におけるシートフレームの斜視図である。

【図3】 本発明の一実施形態におけるシート上下装置の側面図である。

【図4】 図3に示すA-A断面図である。

【図5】 図3に示すB-B断面図である。

【図6】 本発明の一実施形態におけるシートフレームの側面図である。

【図7】 本発明の一実施形態におけるシートがリフトアップ時を示した図である。

【図8】 本発明の一実施形態におけるリフトアップ時のシート上下機構の動きを示した概略図である。

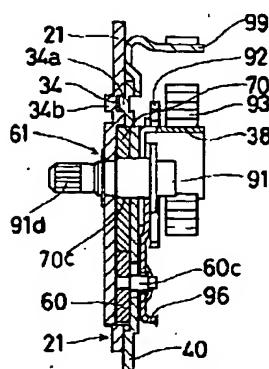
【図9】 本発明の一実施形態における第2リンク部材の構造を示した図である。

【図10】 本発明の一実施形態における第2リンク部材の別の構造を示した図である。

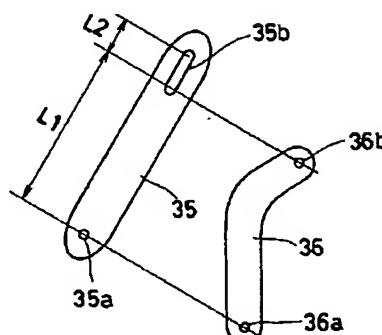
#### 【符号の説明】

- 1 シート
- 2 シートクッショング
- 3 シートバック
- 5 リクライニング機構
- 6 シート上下機構
- 11 ロアレール
- 12 アッパレール
- 21 アッパアーム (回動部材)
- 30 リフタロアアーム (上下可動部材)
- 35, 36 リンク (第2リンク部材)
- 40 ロアアーム (プレート部材)
- 59 スプリング
- 60 ポール (第1ロック部材)
- 70 カム部材 (第1ロック部材)
- 80 リフタリンク (第1リンク部材)
- 81 カム部材 (第2ロック部材)
- 82 ポール (第2ロック部材)
- 90 操作レバー (第1操作部材)
- 96 操作レバー (第2操作部材)

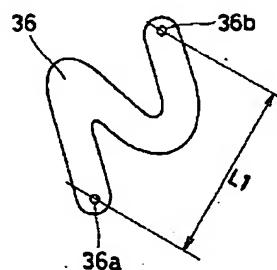
【図4】



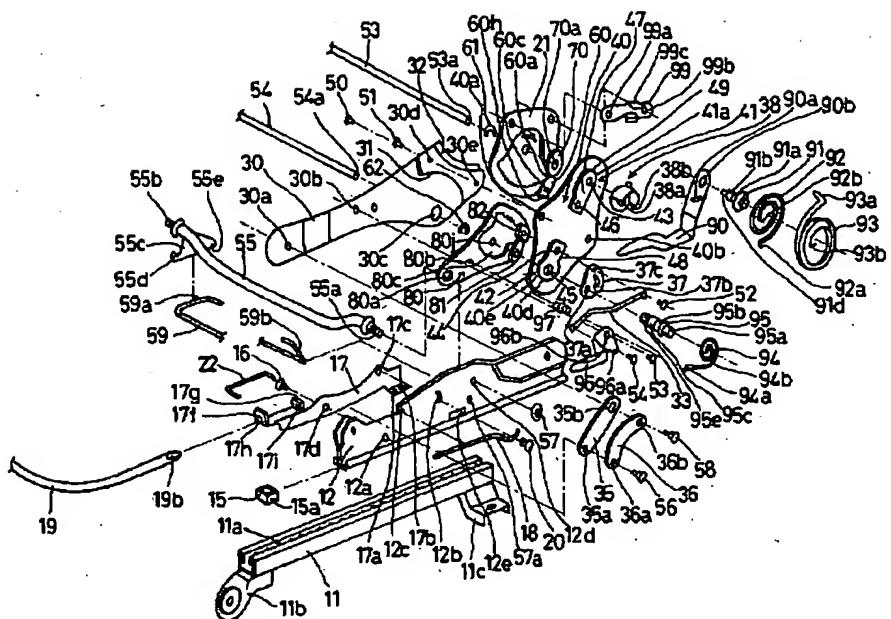
【図9】



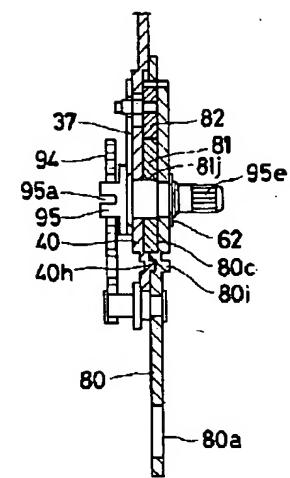
【図10】



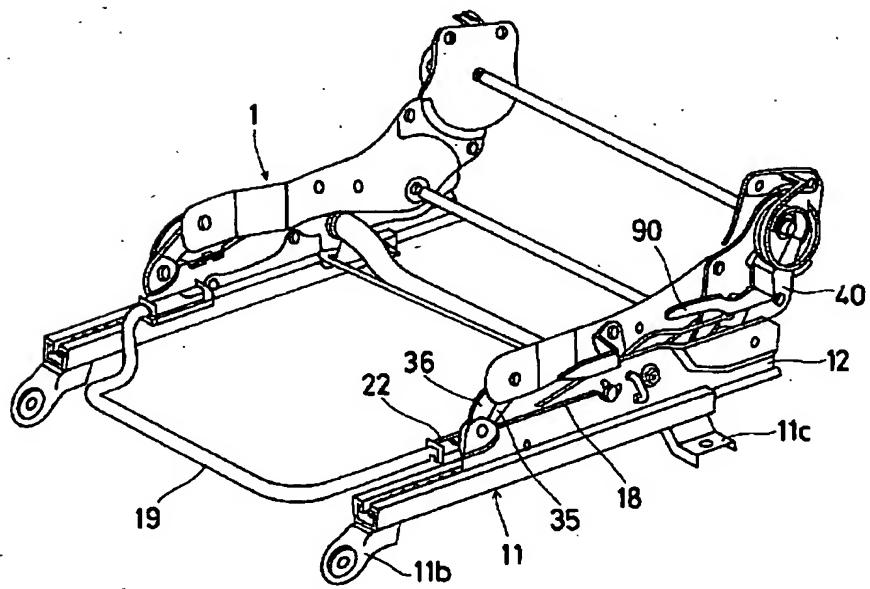
【図1】



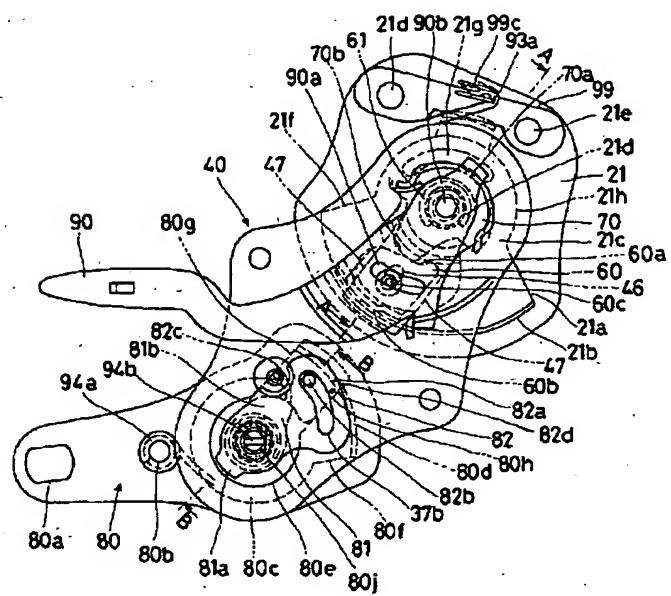
【図5】



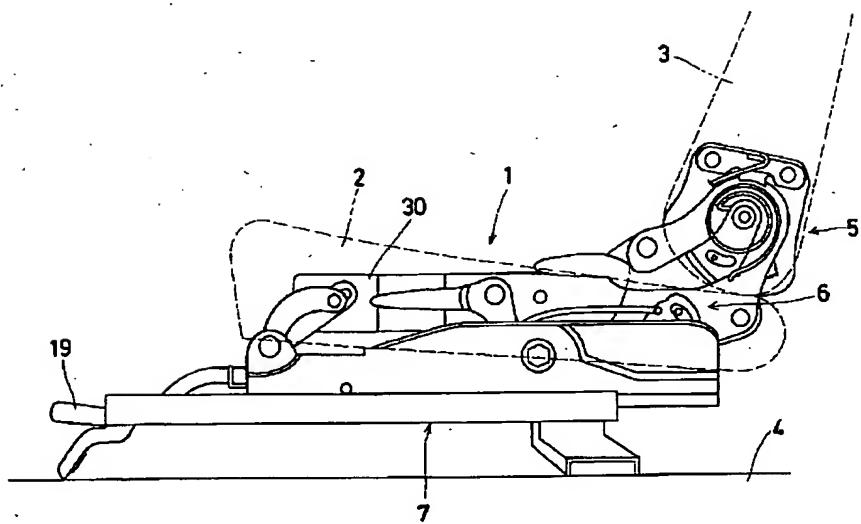
【図2】



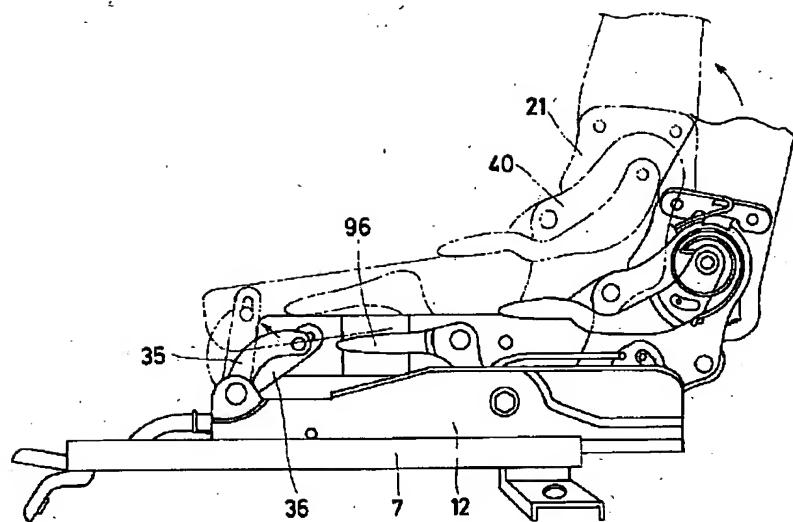
【図3】



【図6】



【図7】



【図8】

